

L'intervista

“La mia Autorità porta mercato e tecnologie dai taxi ai super-treni”

IL GARANTE DEI TRASPORTI

Attenzione: il nostro compito non è (per esempio) schierarci con i tassisti o con Uber, ma regolare la concorrenza e difendere i diritti degli utenti

LA NUOVA FRONTIERA

Vogliamo rendere inter-operabili i vari mezzi urbani ed extra-urbani, anche favorendo l'accesso ai dati delle compagnie Obiettivo: i ticket unici

LUIGI GRASSIA

A PAGINA 18



Andrea Camanzi, presidente dell'Authority dei Trasporti

IMAGOECONOMICA



## IL GARANTE DEI TRASPORTI

# “L’Autorità costa 10 milioni e ne fa risparmiare cento”

**Camanzi:** “Questo il vantaggio nel solo settore ferroviario. Dai taxi agli aeroporti promuoviamo il mercato e le tecnologie”

LUIGI GRASSIA  
TORINO

Taxi, treni ad alta velocità, aeroporti: fra i tanti fascicoli sul tavolo dell’Autorità dei Trasporti, quello che suscita le passioni più forti riguarda Uber, l’autonoleggio alternativo tramite “app”. **Andrea Camanzi**, lei che dell’Authority è presidente, su Uber che posizione ha?

«Il problema è regolare meglio il mercato. L’esistenza di un servizio pubblico non può impedire la nascita di un’offerta di mercato. Bisogna abolire le leggi che ostacolano l’innovazione tecnologica. Sia chiaro: io non sono né pro né contro Uber. Non è compito mio favorire un assetto o un altro. Il compito dell’Autorità è regolare la concorrenza e definire i livelli di qualità dei servizi di trasporto e i diritti degli utenti. La politica affronta spesso la questione delle Autorità di regolazione in termini di costi da tagliare. L’Autorità costa circa 10 milioni all’anno, interamente a carico delle imprese del settore, e guardando anche solo al settore ferroviario ha prodotto risparmi per circa 100 milioni all’anno».

Allora parliamo di ferrovie, e anche qui partiamo da un caso concreto: il problema dei passeggeri dell’alta velocità che

fanno l’abbonamento ma poi non trovano il posto se non lo prenotano di volta in volta. Scandalo, proteste. Voi che cosa avete fatto?

«Abbiamo adottato una delibera per stabilire i diritti degli utenti, ad esempio sui rimborsi in caso di ritardo. Ma non è possibile che l’abbonato salga sul treno ad alta velocità se non ha il posto prenotato. Le regole di sicurezza non permettono di viaggiare in piedi sui convogli Av come se fosse dei treni qualunque. E anche il governo ha chiarito che l’alta velocità ferroviaria è un’attività commerciale».

E adesso?

«Vedremo se Trenitalia e Ntv si adegneranno alle nostre disposizioni. Se non lo faranno riapriremo la procedura. Ho sentito che Trenitalia potrebbe decidere di non fare più abbonamenti, ma non ci credo: un abbonato compra traffico in anticipo e non penso che una compagnia che fa questo mestiere lasci a terra clienti che pagano in anticipo».

Con l’alta velocità ferroviaria siamo già entrati nel futuro o c’è un

futuro ulteriore da far nascere in questo settore?

«Oggi le aziende sono strutturate per far arrivare in stazione il treno e non si preoccupano del trasporto “end-to-end” (si

potrebbe tradurre: “dalla casa all’ufficio”, nel caso dei pendolari) cioè di rendere interoperabili i vari mezzi urbani e extra-urbani. Se riesco a far risparmiare dieci o quindici minuti di viaggio all’andata e altrettanti al ritorno, e li moltiplico per milioni di pendolari, ottengo un vantaggio enorme per i singoli e per la collettività. Ed è qualcosa che si può ottenere rapidamente e a costo ridotto».

In che modo?

«Bisogna favorire l’accesso ai dati delle singole compagnie. Sia chiaro, non intendo l’accesso diretto ai dati dei concorrenti, ma l’accesso mediato da parte di aziende specializzate, che poi li elaborino e li integrino. Una delle realizzazioni finali sarebbe un biglietto unico per il viaggio su vari mezzi. In effetti alcuni operatori stanno già lavorando a piattaforme per mettere insieme tutti i tipi di biglietto, includendo anche i concorrenti».

Invece da quando sono decollate le compagnie “low cost” il trasporto aereo è un esempio di mercato perfetto già realizzato? «La concorrenza è ancora limitata negli aeroporti».

Gli aeroporti sono dei monopoli naturali, o qualcosa di molto simile. L’Autorità come può intervenire?

«Abbiamo aperto una raccolta di suggerimenti per ade-

guare i modelli tariffari degli scali. Per due anni e mezzo abbiamo applicato la direttiva europea che richiede un confronto fra le parti. E il 40 per cento degli aeroporti che avevano le tariffe bloccate dal 2007 le ha aggiornate già su questa base. Adesso con i nuovi modelli in fase di elaborazione favoriremo una maggiore aderenza dei costi ai servizi. Prevediamo di completare il lavoro entro la prima metà del 2017».

Una polemica ricorrente riguarda i troppi aeroporti in Italia, spesso in perdita e sovvenzionati con soldi pubblici. L’Autorità può intervenire?

«No, noi siamo regolatori, l’allocazione delle risorse pubbliche non è di nostra competenza, spetta alla politica, cioè al governo, al Parlamento e agli enti locali».

La politica ha una percezione chiara del ruolo della sua e delle altre Autorità di settore? E c’è qualcosa che può minacciare questo ruolo?

«Il nostro compito è la regolazione indipendente, e innanzitutto questa regolazione deve essere indipendente dalla politica, altrimenti tradiremmo il nostro mandato. Una minaccia potrebbe venire da ostacoli all’autofinanziamento».

© BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI

## AUTHORITY NEUTRALE SU UBER

L’esistenza di un servizio pubblico non può impedire la nascita di nuove offerte. Ma non è mio compito favorire un assetto al posto di un altro

## COSTI PIÙ BASSI NEGLI AEROPORTI

La concorrenza è troppo limitata. Il 40% degli scali che avevano le tariffe bloccate dal 2007 le ha ridotte già sulla base delle nostre prime indicazioni

## L'identikit



L'anno di nascita dell'Autorità dei Trasporti  
**2013**

Il bilancio annuale  
**10 milioni di euro**



I componenti del Consiglio

**3**

Incluso il presidente **Andrea Camanzi**

### Gli ambiti di intervento del Garante



centimetri - LA STAMPA

**45 miliardi**  
Il valore aggiunto annuale delle attività di trasporto regolate in Italia dall'Autorità di settore

**3% del Pil**  
L'importanza del settore in realtà è incalcolabile: senza trasporti l'economia si fermerebbe



Alta velocità  
Il Garante regola la concorrenza e la promuove dove non c'è. Così ha fatto nella contesa fra i treni Italo (nella foto) e i Frecciarossa di Trenitalia

ANSA



REUTERS

### A tutela dei viaggiatori

L'Autorità di regolazione dei Trasporti ha sede a Torino. È presieduta da **Andrea Camanzi**, che ha fatto esperienza di manager in Telecom e in Olivetti ed è stato presidente dell'Information, Communication and Computer Policy Group del Biac nell'ambito dell'Ocse



ANSA